

Géographie historique des côtes de l'île de Montréal

Ludger Beauregard

Volume 28, numéro 73-74, 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021647ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021647ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Beauregard, L. (1984). Géographie historique des côtes de l'île de Montréal. *Cahiers de géographie du Québec*, 28(73-74), 47-62.
<https://doi.org/10.7202/021647ar>

Résumé de l'article

Les côtes forment la base de la structure initiale de l'occupation du sol dans l'île de Montréal. Nulle part ailleurs au Québec, elles n'ont été aussi parfaitement érigées en système de peuplement. Elles apparaissent comme telles vers 1665 sur la rive du fleuve et, au tournant du siècle, à l'intérieur de l'île. Divers documents permettent d'en suivre l'évolution jusqu'en 1834, alors que la carte de Jobin en présente l'apogée.

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE DES CÔTES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

par

Ludger BEAUREGARD

*Département de géographie,
Université de Montréal, C.P. 6128, Succursale A, Montréal, H3C 3J7*

RÉSUMÉ

Les côtes forment la base de la structure initiale de l'occupation du sol dans l'île de Montréal. Nulle part ailleurs au Québec, elles n'ont été aussi parfaitement érigées en système de peuplement. Elles apparaissent comme telles vers 1665 sur la rive du fleuve et, au tournant du siècle, à l'intérieur de l'île. Divers documents permettent d'en suivre l'évolution jusqu'en 1834, alors que la carte de Jobin en présente l'apogée.

MOTS-CLÉS: Côtes, Montréal, géographie historique, peuplement, occupation du sol.

ABSTRACT

Historical geography of the « côtes » on the island of Montréal

« Côtes » are the structural elements of the first settlement patterns on Montréal Island. Nowhere else in Québec have they reached such importance as a system of settlement. They appeared as such about 1665 along the banks of the Saint-Laurent and in the inner part of the island at the turn of the century. Their development can be traced through diverse documents until 1834, when Jobin produced a map showing the system of « côtes » in their heyday.

KEY WORDS: « Côtes », Montréal, historical geography, settlement, land survey.

*
* *
*

« Au Canada, l'unité géographique
naturelle, c'est la côte... »

Émile SALONE

Les études géographiques ayant pour objet le peuplement des seigneuries de la Nouvelle-France ont plus souvent traité du phénomène dans sa globalité si bien que la trame de l'occupation du sol dans l'archipel de Montréal demeure encore mal connue. Il a fallu l'intervention de Jean-Claude Marsan pour attirer l'attention des géographes

sur l'établissement des *côtes* dans l'île de Montréal, notamment, là où ces dernières présentent des caractéristiques toutes particulières. En vérité, « peu de chercheurs se sont véritablement intéressés à cette réalité » (Marsan, 1974, p. 58) alors que le *rang* a été choyé.

Il reste étonnant que Raoul Blanchard (1953, pp. 171-386) n'utilise même pas une seule fois le mot « *côte* » dans sa magistrale étude sur Montréal. Avant lui, Raymond Tanghe avait tout simplement mentionné que « dans le langage de l'époque, on désignait du nom de « *coste* » des concessions voisines établies sur la rive des cours d'eau et que, par analogie, le nom fut appliqué aux concessions de l'intérieur » (1936, p. 29). Par exception, Liane Ottmann-Clish (1977, pp. 25-31) s'est plus tard attachée à décrire la morphologie de la *côte* Notre-Dame-des-Neiges. Les historiens ont par contre abordé le fait de diverses façons. La plupart en ont décrit l'origine et le développement dans un cadre paroissial sans aller jusqu'à y voir un mode de peuplement à l'échelle régionale. Certains, à l'exemple de E.-Z. Massicotte (1914a et 1914b), ont fait le relevé des concessions de terres alors que d'autres ont décrit l'organisation d'une ou de plusieurs *côtes* (Girouard, 1892). Marcel Trudel (1973) a, pour sa part, publié un relevé des terres de 1663 (terrier) des plus utile pour la connaissance de ce phénomène.

Personne, semble-t-il, n'a perçu la *côte* comme élément du système de peuplement original de l'île de Montréal. Dans la région de Québec, les seigneuries de Beauport et de Beupré sont identifiées à leurs *côtes* respectives, mais celles-ci ne présentent pas les mêmes caractéristiques géographiques que celles de Montréal, l'environnement et le contexte historique étant différents. L'occupation de l'île d'Orléans prend, quant à elle, une forme très logique mais sa géométrie diffère totalement de celle de l'île de Montréal, cette dernière étant de taille et de morphologie différentes tout en jouissant, par ailleurs, d'une situation géographique particulière. S'il existe une logique des îles, celle qui a présidé à l'occupation de l'île de Montréal semble bien particulière.

L'objectif de cet article vise précisément à montrer l'originalité de la *côte* dans le peuplement de cette île. À défaut d'être l'unique exemple qui soit parmi les seigneuries laurentiennes, nulle part ailleurs la *côte* n'a-t-elle été utilisée d'une manière aussi systématique, le cadre insulaire aidant sans doute. Pour s'en convaincre, il suffit de comparer l'organisation spatiale de la seigneurie de Sillery près de Québec, à celle de Montréal. À noter immédiatement que nous distinguons ici la « *côte* » du « *rang* », ce dernier étant bien connu dans la géographie rurale du Québec bien que la *côte* lui soit antérieure et seule à désigner la première structure agraire des plus anciennes seigneuries. Le mot « *rang* » ne figure même pas dans la toponymie historique de l'île de Montréal.

LA CÔTE

Le dictionnaire indique que le mot « *côte* » signifie le bord de l'eau, la rive, le rivage et que, dans un autre sens, il désigne une montée, une pente. C'est la première définition qu'il faut considérer. Dans l'archipel de Montréal, les *côtes* sont nombreuses et peuvent être longues ou courtes. La carte routière actuelle désigne la route qui longe la rive gauche de la rivière des Milles-Îles, du lac des Deux Montagnes jusqu'à la rivière de l'Assomption, comme étant la Grande Côte. Ce nom figure tel quel dans l'odonymie de Rosemère et celle d'autres municipalités riveraines. Il s'applique évidemment au chemin qui fut construit le long de cette *côte* au début du peuplement.

Au XIX^e siècle, on a utilisé la même expression pour désigner le chemin qui suivait la rive droite du Saint-Laurent, en aval des rapides de Lachine, et qui est maintenant devenu, en partie, le boulevard Marie-Victorin. Comme on le voit par ces exemples, la côte est rapidement devenue synonyme de chemin de côte.

Toutefois, au début du peuplement, la côte désigne une entité spatiale autrement plus importante. Dans le premier volume de ses *Voyages dans l'Amérique Septentrionale* publié en 1704 LaHontan se dit frappé par l'emploi du mot côte. Il écrit : ... « on nomme côtes certaines seigneuries dont les habitations sont écartées de deux ou trois cents pas et situées sur le rivage du fleuve de Saint-Laurent. On dit par exemple telle côte a quatre lieues d'étendue, une autre en a cinq, etc. » (LaHontan, 1704, p. 9). Le voyageur qui avait passé l'hiver de 1684-1685 à Ville-Marie avait peut-être appris, pendant son séjour en Nouvelle-France, que le gouvernement Frontenac avait nommé des « capitaines de côte » en 1675, lesquels devinrent plus tard des « capitaines de paroisse ». Dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, il apparaît évident que la côte, dans un cadre seigneurial et selon l'usage d'alors, désigne plutôt la première rangée de lots (censives) y compris les habitations — soit une unité de peuplement — sise en bordure du fleuve. Ainsi la côte de Beauport et celle de Beaupré identifiaient les seigneuries du même nom. Bref, en géographie historique, la côte incarne la première formation agraire mise en place dans la vallée du Saint-Laurent.

LES CÔTES DE MONTRÉAL

L'île de Montréal présente un cas particulier et très intéressant de peuplement par côtes. Cela est d'autant plus vrai que les chercheurs disposent d'une série continue de documents historiques. Ce territoire est d'abord occupé, en un point appelé Ville-Marie, par un habitat de type groupé. Pendant une vingtaine d'années, c'est Maisonneuve qui en organise le développement (Lancôt, 1966). Par la suite, les seigneurs entreprennent le peuplement systématique de la campagne en multipliant les côtes, selon un plan d'aménagement exceptionnel.

Rappelons brièvement quelques faits historiques. L'île de Montréal est concédée à Jean de Lauson en 1636, alors président de la Compagnie des Cent-Associés, sous prête-nom d'abord et sous son propre nom en 1638. Deux ans plus tard, le seigneur parisien la cède à la Société de Notre-Dame-de-Montréal. Ce transfert sera ratifié par la Compagnie des Cent-associés, mais dans l'acte il est spécifié que la colline et le haut de l'île à partir de quatre lieues du mont Royal seront réservés pour des postes de traite (Rumily, 1970, pp. 27-28). En guise de compensation, la Compagnie accorde à la Société un domaine équivalent situé à l'est de la rivière de l'Assomption. En 1659, elle lui concède le haut de l'île, sauf la colline. Enfin en 1663, la Société de Notre-Dame-de-Montréal cède tous ses droits aux Sulpiciens (Trudel, 1973, p. 413).

Entre-temps, soit en 1642, Maisonneuve fonde Ville-Marie, un poste missionnaire voué à la conversion des « Sauvages ». Or, la mission de la Société de Notre-Dame-de-Montréal occupe un site stratégique sur la route des fourrures et, par conséquent, se retrouve au cœur des rivalités pour s'en assurer le contrôle. Dès lors, Ville-Marie prend la forme d'un fortin comme le montre un premier plan tracé par Jean Bourdon en 1647. C'est de là que débutera le peuplement de l'île.

À titre de gouverneur de l'île de Montréal et chargé de pouvoir des seigneurs — Messieurs les Associés —, Maisonneuve accorde une première concession de terre à

Pierre Gadois, laboureur de Ville-Marie, le 4 janvier 1648. Il lui concède 40 arpents de terre

« a prendre pour la longueur suivant l'alignement de deux pieux, plantés sur pilotis établis su-est quart d'est et nord ouest quart d'ouest, le premier des dits pieux estant planté a su-est quart d'est et nord ouest quart d'ouest, le premier desdits pieux estant planté a 23 perches (18 pieds par perche) du milieu du pont basti sur pilotis proche du fort du dit Ville Marye, sur la petite rivière qui passe joignant le dit fort ou sur ouest quart d'ouest du dit milieu du pont, les dits deux pieux et pilotis ayant été plantés pour servir de borne et pour marquer le run de vent de la dite concession, et pour la largeur de la concession a prendre depuis la susdite borne et alignement susdit, a dix perches proche de la dite rivière en montant et cotoyant icelle a la dite espace de dix perches jusques a la quantité de vingt perches en droite ligne et continuer la dite largeur en tirant vers la montagne... » (Dollier de Casson, 1868, pp. 266-267).

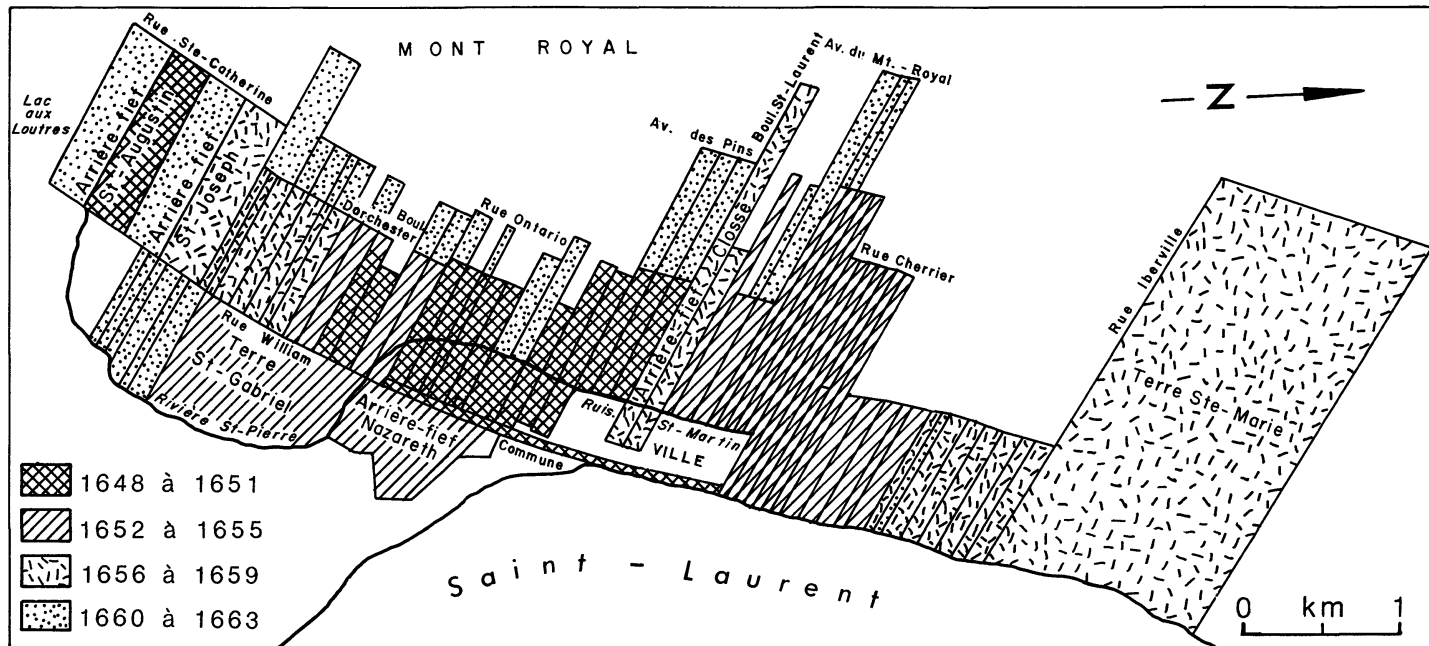
L'acte de concession énumère ensuite les conditions, à savoir que Gadois devra habiter dans l'île à défaut de quoi il perdra son droit de propriété, qu'il devra avoir une maison sur sa concession à l'endroit destiné pour la construction d'un bourg, qu'il devra payer annuellement aux seigneurs trois deniers de censive par arpent de terre, qu'il devra céder l'espace nécessaire à la construction éventuelle de chemins, moyennant compensation par le prolongement de sa concession, et finalement, qu'il devra rendre aux seigneurs deux arpents de terre pour chaque habitant qui voudra se bâtir dans l'espace destiné à la ville, moyennant, bien sûr, compensation. Quelques jours plus tard, une seconde concession était faite en aval de la première, à peu près dans les mêmes termes, en faveur de Jean Desroches.

Le premier acte de concession dévoile bien les intentions du gouverneur de Montréal. Les concessionnaires s'établiront au-delà de la rivière Saint-Pierre, en face du fortin, celui-ci occupant l'angle formé par cette dernière et le fleuve, dans des lots profonds mais étroits et orientés du sud-est vers le nord-ouest. Un espace sera cependant réservé pour la ville, où seront concédés des petits lots carrés ou rectangulaires. À noter que, dès le départ, le principe de la proximité préside aux concessions lesquelles se retrouvent le plus souvent côte à côte par mesure de sécurité, en raison du harcèlement des Iroquois.

Si les concessions faites par Maisonneuve en 1648 ne permettent pas de distinguer nettement sur le terrain l'espace réservé pour la ville, il en est bien autrement quinze ans plus tard. En 1663, le terrier reconstitué par Marcel Trudel localise 145 concessions, dont 38 emplacements urbains, la plupart alignés sur deux chemins qui deviendront les rues Saint-Paul et Notre-Dame. Le territoire du nouveau bourg s'étend du fleuve, bordé d'une commune depuis 1651, jusqu'au ruisseau Saint-Martin (actuellement l'autoroute Ville-Marie), et de la concession de Robert Cavellier (rue Saint-Pierre) au coteau Saint-Louis, en aval (rue Saint-Christophe) (Trudel, 1973, p. 413). Ce quadrilatère enferme une bande de terre élevée en dos d'âne bien supérieure au voisinage du fortin en tant que site urbain.

La figure 1 localise la première centaine de concessions faites « à la campagne » par Maisonneuve, de 1648 à 1663. Il y en a de plusieurs types en étendue et en forme bien qu'elles se présentent généralement en lanières contiguës et presque toutes de même orientation. On voit aussi qu'elles ont été concédées par groupe dans le temps, en s'éloignant graduellement du fortin et du bourg. Si, dans l'ensemble, il s'agit de censives, on distingue quatre-arrière-fiefs, dont celui de Closse pénétrant dans l'espace réservé à la ville (2 × 45 arpents), et deux domaines seigneuriaux, Saint-Gabriel et Sainte-Marie, celui-ci se trouvant au Pied-du-courant¹. Voilà l'état de l'occupation du

Figure 1 - L'état des concessions autour de Ville-Marie en 1663, d'après Marcel Trudel.



Note: Il faut ajouter 9 concessions sur la rive droite de la rivière St-Pierre (1651-1662) et 5 concessions sur le fleuve (1653- 1662) , dont 4 sur 14 en 1655 , impossibles à localiser

sol dans la seigneurie de Montréal au moment où elle change de propriétaire en 1663. Jusqu'ici, il n'avait pas encore été question de côtes.

Une fois le Séminaire de Saint-Sulpice de Paris entré en possession de l'île de Montréal, il délègue ses pouvoirs à celui de Montréal. C'est sous le règne des Sulpiciens que le peuplement sera organisé à l'échelle de l'île et que le développement de Ville-Marie sera planifié. L'arrivée du régiment de Carignan-Salières en 1665, qui rassure la population pour un certain temps, amènera l'occupation de terres plus éloignées. Dès l'année précédant l'annonce que le Roi allait enfin envoyer des troupes, plusieurs colons avaient demandé des lots près de la montagne et au Pied-du-Courant. L'année suivante, et cela même avant l'arrivée du régiment, d'autres allèrent s'établir à l'aval du Pied-du-Courant et au-delà de la rivière Saint-Pierre. Au dire de l'historien Faillon, « ces terres commencèrent à être appelées alors à Villemarie du nom de Côtes, et les côtes furent distinguées entre elles par le nom de quelque saint. Ainsi on appela *Côte-Saint-Martin* les terres situées au-dessous du domaine de Sainte-Marie, où plusieurs braves colons allèrent les premiers s'établir » (1865, pp. 225-226). D'après le même auteur, le défrichement progressa par la suite, de Longue-Pointe vers Pointe-aux-Trembles, en définissant les Côte-Saint-François, Côte-Sainte-Anne et Côte-Saint-Jean. Le même processus se retrouve au-dessus de Ville-Marie, entre la rivière Saint-Pierre et le saut Saint-Louis (Lachine), toujours sur la rive du fleuve ; les seigneurs désirant avant tout que soient habités les bords de l'île par mesure de sécurité. Dans son histoire de Montréal, Dollier de Casson signale qu'en 1667, Jean Talon alla « de maison en maison suivant les Côtes de cette Isle » (1868, p. 193), ce qui semble confirmer l'existence des « côtes » dès cette époque.

En 1671 et 1672, les seigneurs sulpiciens franchissent une étape dans le peuplement de l'île. Ils décident de concéder des arrière-fiefs aux deux extrémités de l'île de façon à mieux en assurer la défense. Ces fiefs sont attribués à des militaires qui doivent s'y établir dans une habitation fortifiée et y attirer des colons. Les points stratégiques se trouvent dès lors occupés, celui du haut du saut Saint-Louis l'étant déjà depuis 1667, suite à une concession faite à Robert Cavelier de La Salle (Côte Saint-Sulpice). La frontière de Ville-Marie remonte alors jusqu'au bout de l'île.

Cette nouvelle frontière devient rapidement un avant-poste pour les trafiquants de Ville-Marie et de La Chine ainsi qu'un lieu de spéculation. Dès 1675, il y a des mutations de propriétés. Dans son relevé des premiers habitants du bout de l'île de 1670 à 1687, Désiré Girouard trouve 15 colons seulement sur un total de 43 occupants, les autres étant des marchands, des soldats, etc. De 1687 à 1698, le haut de l'île reste pratiquement désert, les habitants s'étant réfugiés à Ville-Marie et à La Chine du fait de la menace iroquoise. Au contraire, le peuplement du bas de l'île progresse plus régulièrement et l'on y érige deux paroisses avant la fin du siècle, soit à Pointe-aux-Trembles (1674) et à Rivière-des-Prairies (1687).

Depuis 1666, les Sulpiciens avaient entrepris la confection d'un terrier de l'île de Montréal. Ils y enregistraient les concessions de terre de manière à pouvoir dénombrer leurs droits seigneuriaux. Le registre proprement dit était accompagné d'un plan mis à jour périodiquement. Marcel Trudel (1968, pp. 172-173) présente celui de 1702 comme étant le premier document cartographique sur l'état du peuplement de l'île. Ce plan s'intitule : « description générale de l'isle de Montréal divisée par costes... » C'est à partir de ce document que nous avons fait dresser la figure 2 sur un fond de carte plus exact, permettant ainsi la comparaison avec d'autres cartes produites au XIX^e siècle. À noter ici que la transposition n'a posé aucun problème cartographique, tellement les « côtes » étaient bien localisées et correctement décrites sur le plan original.

LAC DES DEUX MONTAGNES

ÎLE JÉSUS

ÎLE MAJOR

ÎLE PERROT

LAC ST-LOUIS

FLEUVE SAINT-LAURENT

1 Côte Notre-Dame-des-Vertus

2 Côte Notre-Dame-de-Liesse

3 Côte Saint-Laurent

4 Côte Notre-Dame-des-Neiges

5 Côte Sainte-Catherine

6 Côte Saint-Pierre

7 Côte Saint-Paul

8 Côte Saint-Joseph

9 Côte Saint-Michel

0 6 km

La figure 2 localise et nomme les 25 côtes de l'île au début du XVIII^e siècle : 16 étant riveraines alors que les neuf autres se retrouvent à l'intérieur. Plusieurs côtes riveraines correspondent à la largeur d'un arrière-fief comme c'est le cas de celles de Verdun et de La Chine par exemple, mais ce n'est pas la règle comme l'illustrent les côtes en aval de Ville-Marie. Si les côtes riveraines sont jointives, les côtes intérieures sont discontinues : ce sont en fait ces dernières qui permettent le mieux de saisir le concept de côte.

Prenons l'exemple de la côte Notre-Dame-des-Neiges. En 1698, alors qu'il y avait 1 185 personnes à Ville-Marie et 603 dans le reste de l'île, le supérieur des Sulpiciens, Dollier de Casson, chargea Gédéon de Catalogne de dresser un plan de concession sur le flanc ouest du mont Royal (Massicotte, 1939, pp. 142 sq). L'arpenteur, ayant choisi comme axe le ruisseau qui y dévalait, délimita de part et d'autre des parcelles étroites (2 × 20 arpents) et perpendiculaires à la base sinon au ruisseau sinueux (Marsan 1974, p. 62). Jusqu'ici, semble-t-il, les lots concédés avaient été perpendiculaires au cours d'eau comme le montre la carte pour Pointe-Saint-Charles et saut Saint-Louis. Gédéon de Catalogne avait prévu une commune au centre de la côte double, la première du genre dans l'île. Il alla jusqu'à désigner les 37 parcelles du nom d'un probable concessionnaire. Ainsi fut planifiée cette côte, dans le même esprit qui avait présidé à l'établissement des précédentes, en tant qu'élément de structure agraire et unité de voisinage. Le fait qu'on ait transposé la côte à l'intérieur de l'île montre bien qu'elle avait pris une dimension structurale particulière. Notons enfin que des observations semblables s'appliqueraient aux autres côtes intérieures que Gédéon de Catalogne qualifie de « nouvellement établies » dans ses Mémoires de 1712.

L'Aveu et dénombrement de l'isle de Montréal, déposé par Louis Normand en 1731, apporte des renseignements intéressants sur la progression du peuplement². Il décrit d'abord Montréal — c'était le nom que portait la ville depuis le début du siècle — et sa banlieue composée de sept côtes, y compris celles de Notre-Dame-des-Neiges et de Sainte-Catherine. Celle-ci comptait dix concessions, dont quatre seulement étaient habitées, alors que ce rapport était de 19 sur 32 pour la côte double voisine. Le document décrit ensuite les sept paroisses de l'île, hors de la paroisse mère de Saint-Nom-de-Marie, la paroisse encadrant une ou plusieurs côtes. Les deux plus anciennes, celle de l'Enfant-Jésus-de-Pointe-aux-Trembles (1674) et celle des Saints-Anges-de-La Chine (1676) sont présentées de la même façon : 28 terres au nord du fort comprenant l'église, le presbytère, le cimetière et le bourg avec une vingtaine de maisons, 22 terres au sud du fort ainsi qu'une commune au bord du fleuve, pour la première paroisse, 31 terres au nord du fort (église, presbytère, maison des religieuses) et 30 au sud, pour la seconde. Les côtes riveraines ont déjà connu une mutation et sont perçues dans un nouveau cadre et en fonction de nouveaux éléments tels que le fort, l'église ou le bourg. La paroisse Saint-Joseph-de-Rivière-des-Prairies (1687) est particulière avec 32 terres au nord du village qui s'étend sur deux petites rues et 68 au sud, auxquelles s'ajoutent les 73 autres concessions jusqu'au cap Saint-Jacques.

La paroisse Saint-Joachim-de-Pointe-Claire (1713) comprend 27 terres au nord du fort et autant au sud, mais aussi trois nouvelles côtes doubles à l'intérieur, aménagées perpendiculairement aux rives, compte tenu de la conformation de l'île à cet endroit : la côte Saint-Rémi, mentionnée dans l'arrêt du Conseil royal en 1722 — elle deviendra la côte des Sources —, la côte Saint-Jean et la côte Saint-Charles comptant ensemble plus d'une centaine de concessions. La paroisse Saint-Laurent (1720), la seule qui soit alors complètement intérieure, mérite une attention particulière. Elle comprend quatre côtes doubles : Saint-Michel, Saint-Laurent, Notre-Dame-des-Vertus et Saint-François-de-Sales, cette dernière dans le prolongement de

la précédente et encore inhabitée : au total, 215 terres dont plusieurs sans habitation. Voici la description de la côte Saint-Laurent : « partagée en deux Rangs d'habitants par une commune de deux arpents de large, au milieu de laquelle est un chemin de Roy courant le même Rumb de vent que celui... de la Coste Saint-Michel » (*idem.*, note 2, p. 150). C'est la structure exemplaire de toutes les côtes doubles depuis celle de Notre-Dame-des-Neiges. Notons au passage l'emploi de « deux Rangs d'habitants » dans la description précédente et retenons l'idée que le « rang », qui a remplacé la « côte » dans le vocabulaire de la géographie rurale du Québec, y tire probablement son origine.

Vers 1750, le livre terrier de la seigneurie de l'île de Montréal mentionnait dix paroisses. Nous disposons d'un document précieux grâce au travail de Charles Bédard, procureur des Sulpiciens de 1819 à 1821, qui a réécrit et réorganisé ce terrier en côtes³. La paroisse de Montréal compte alors onze côtes, à savoir : Rivière Saint-Pierre, Saint-Paul, Coteau Saint-Pierre, Saint-Luc, Saint-Antoine, Notre-Dame-des-Neiges, Sainte-Catherine, Saint-Louis, Sainte-Marie, Saint-Martin et La Visitation, celle de Pointe-Claire, cinq, et celle de Saint-Laurent, cinq également dont une partie seulement de la côte Saint-Michel, etc. Le contenu le plus intéressant du document reste l'énumération, la localisation et la date des concessions des trente côtes de l'île, celle-ci étant divisée en trois parties. La partie supérieure compte sept côtes, le corps, dix-sept et la partie inférieure, six (tableau 1). Le livre terrier relève 1 376 terres hors de Montréal et ses faubourgs, dont 1 314 sont concédées.

Tableau 1

Répartition des côtes et des concessions dans l'île de Montréal vers 1750.

PARTIE SUPÉRIEURE		PARTIE INFÉRIEURE	
Côtes	Concessions	Côtes	Concessions
Sainte-Anne	52	Sault-au-Récollet (partie)	25
Sainte-Geneviève	86	Saint-Michel	61
Pointe-Claire	66	Saint-Léonard	77
Sainte-Marie	34	Rivière-des-Prairies	74
Saint-Charles	19	Longue-Pointe	46
Saint-Jean	49	Pointe-aux-Trembles	57
Saint-Rémi (ou les Sources)	61		
TOTAL	367	TOTAL	340
CORPS DE L'ÎLE			
Côtes	Concessions	Côtes	Concessions
		Liesse	64
La Chine	82	Saint-François-de-Sales	34
Verdun	25	Vertu	58
Pointe-Saint-Charles	14	Saint-Laurent	62
Saint-Paul	34	des Neiges	44
Saint-Pierre, Saint-Luc et		Sainte-Catherine	9
Saint-Antoine (la montagne)	58		
Sault-au-Récollet (partie)	51	Saint-Louis et Sainte-Marie	40
		Saint-Martin	14
		Visitation	18
		TOTAL	607

Bref, à la fin du Régime français, le pourtour de l'île est occupé de façon presque continue et probablement pourvu d'un chemin de ceinture. Le plan de Murray en 1760 fait mention de 832 familles vivant à Montréal et dans ses faubourgs alors que le reste de l'île en compte 919⁴.

LES CHEMINS DE CÔTE

Comme nous l'avons vu précédemment, l'aménagement d'une côte prévoyait généralement la présence d'une commune pour les animaux, au bord de l'eau pour les côtes riveraines et au centre des côtes doubles pour celles de l'intérieur. Dans les contrats de concession, l'établissement d'un « chemin de Roy » était également prévu à travers la commune ou même à travers les champs. L'historien Faillon décrit les formalités qui précèdent l'ouverture des premiers chemins publics. Quand la majorité des habitants d'une côte estimaient nécessaire d'avoir un chemin, ils adressaient une requête au supérieur du Séminaire à cette fin. Le moment venu, ce dernier ou son délégué se rendait sur les lieux et, en présence des habitants et avec leur accord, faisant tracer les lignes du chemin. L'arpenteur plaçait des bornes de distance en distance sous lesquelles il mettait, avec du mâchefer, une estampille de plomb aux armes du Séminaire. On dressait ensuite le procès-verbal de l'opération, après quoi les habitants devaient abattre les arbres de leur terre qui se trouvaient entre les lignes. Aux endroits impraticables, le propriétaire riverain devait jeter une sorte de pont avec des pièces de bois. Pour assurer le passage d'une rivière qui n'appartenait à personne, tous étaient obligés d'y contribuer comme à un ouvrage public : « Ainsi en fut-il du premier pont jeté en 1670 sur la rivière Saint-Pierre » (Faillon, 1865, p. 234). Les premiers chemins mesuraient 18 pieds de largeur, à l'exception de celui du bord du fleuve. Comme celui-ci devait servir pour communiquer par chevaux du bas au haut de l'île, Talon, suite à une ordonnance émise en 1670, en avait fixé la largeur à 20 pieds. Le Séminaire la jugeant insuffisante, étant donné que ce chemin devait aussi servir à remonter les bateaux au cordeau dans le courant Sainte-Marie, on obligea tous les riverains à y établir un chemin de 36 pieds et à le tenir toujours en bon état.

Sous le règne de Maisonneuve, on avait défriché et aménagé des sentiers, tant à la ville qu'à la campagne. Sous les Sulpiciens, suite à leurs concessions de fiefs nobles plus éloignés de Ville-Marie, il faudra établir des chemins de liaison. C'est bien ce qui ressort dans le cas de la concession faite à Robert Cavellier de La Salle en 1667. Le supérieur du Séminaire lui accorde gratuitement un fief noble, en face du saut Saint-Louis, à un endroit où il avait déjà résolu d'établir une bourgade. En reconnaissance de ce don, La Salle attribue le nom de Saint-Sulpice à sa seigneurie, « d'où la côte fut appelée du même nom, le premier qui lui ait été donné dans les actes publics » (*ibid.*, p. 229). Il y commence aussitôt le défrichement, trace l'enceinte du futur village où tous les colons auront une maison pour s'y mettre à couvert des Iroquois, et procède à des concessions de 60 arpents comptant en outre, un demi-arpent dans le bourg. Le chemin reliant Ville-Marie à la côte Saint-Sulpice étant encore peu praticable à cause de nombreux abattis, le nouveau seigneur décide d'accorder une remise de rente jusqu'en 1671, tout en allouant des droits de chasse et de pêche ainsi qu'une commune de 200 arpents vers le lac Saint-Pierre dans le but de garder et d'attirer les colons. La concession de huit fiefs nobles aux deux bouts de l'île en 1671 et 1672 posa des problèmes semblables en ce qui a trait aux liaisons terrestres. Notons en passant que c'est à cette époque que Dollier de Casson entreprit de faire tracer les premières rues de Ville-Marie.

La mise en place d'une côte prévoyait ordinairement l'emplacement d'un chemin, le plus souvent dans la commune. Avec la multiplication des côtes et finalement leur jonction, un chemin de ceinture et des chemins longitudinaux sont apparus dans l'île avec la progression du peuplement. L'Aveu de 1731 localise déjà quantité de chemins de côte, dits « chemins de Roy », dont plusieurs sont transversaux tels que ceux de la côte Notre-Dame-des-Neiges et des trois côtes parallèles dans la pointe supérieure de l'île : Saint-Rémi ou des Sources, Saint-Jean et Saint-Charles. Des chemins de liaison entre les côtes riveraines et les côtes intérieures apparaissent aussi et prendront parfois le nom de *montée*. Si ce n'est pas le cas du chemin de Saint-Laurent, c'est celui de Saint-Léonard, de Saint-Michel et du Sault. La carte de Joseph Bouchette nous a permis d'extraire l'essentiel du réseau routier de l'île vers 1815 et de le comparer avec celui des autres îles de l'archipel (Bouchette, 1815). La figure 3 illustre bien la logique qui a présidé à la localisation des chemins et, par le fait même, des côtes dans chacune d'elles.

L'APOGÉE DU DÉVELOPPEMENT DES CÔTES

Au XIX^e siècle, deux documents exceptionnels nous permettent de faire le point sur la marche du peuplement dans l'île de Montréal. Le dénombrement de Viger et Guy en 1825 fournit des données précises sur la population des dix paroisses en distinguant celle de la ville et ses faubourgs de celle des côtes et des villages. Le tableau 2 en présente la répartition des familles et des personnes. À cette époque, les côtes accueillent environ deux mille familles et les villages, plus de 400. Les côtes semblent saturées et les villages en essor, beaucoup moins toutefois que la ville.

La carte dressée en 1834 par André Jobin, notaire et arpenteur, correspond selon nous à l'apogée du développement des côtes à Montréal⁵. La figure 4 en présente une copie fidèle, divisant l'île en dix paroisses, localisant les églises et, par là, les villages. C'est cependant la géographie des côtes, qui retient l'attention. Il s'agit d'abord d'une ceinture de côtes riveraines, ponctuées de villages, et ensuite d'un grand axe de côtes médianes, doublées dans le corps de l'île de côtes plus ou moins parallèles compte tenu du relief. La pointe supérieure de l'île contient trois côtes transversales et une côte longitudinale, le tout en harmonie avec les côtes périphériques.

Le cartographe indique les chemins de liaison, ordinairement perpendiculaires aux chemins de côte et inhabités : ce sont les montées ou les descentes dans le réseau de l'époque. Cette carte, comme celle de Bouchette, présentent déjà les traits essentiels du réseau routier actuel de l'île de Montréal.

CONCLUSION

Cette étude rétrospective visait à montrer l'originalité du peuplement des côtes dans la structuration agraire de l'île de Montréal. À l'origine, la côte s'avère le mode privilégié d'occupation du sol. Elle est stratégiquement localisée à cause de la « guérilla » iroquoise, elle est concentrée et souvent fortifiée, elle est habitée par des colons qui vivent côte à côte et qui ont choisi de concert de s'y établir. Dans de telles conditions, le sentiment d'appartenance à la côte se développe fortement : la côte devient une véritable unité de voisinage.

Figure 3 – Le réseau des chemins dans les îles de l'archipel de Montréal vers 1815, d'après Joseph Bouchette.

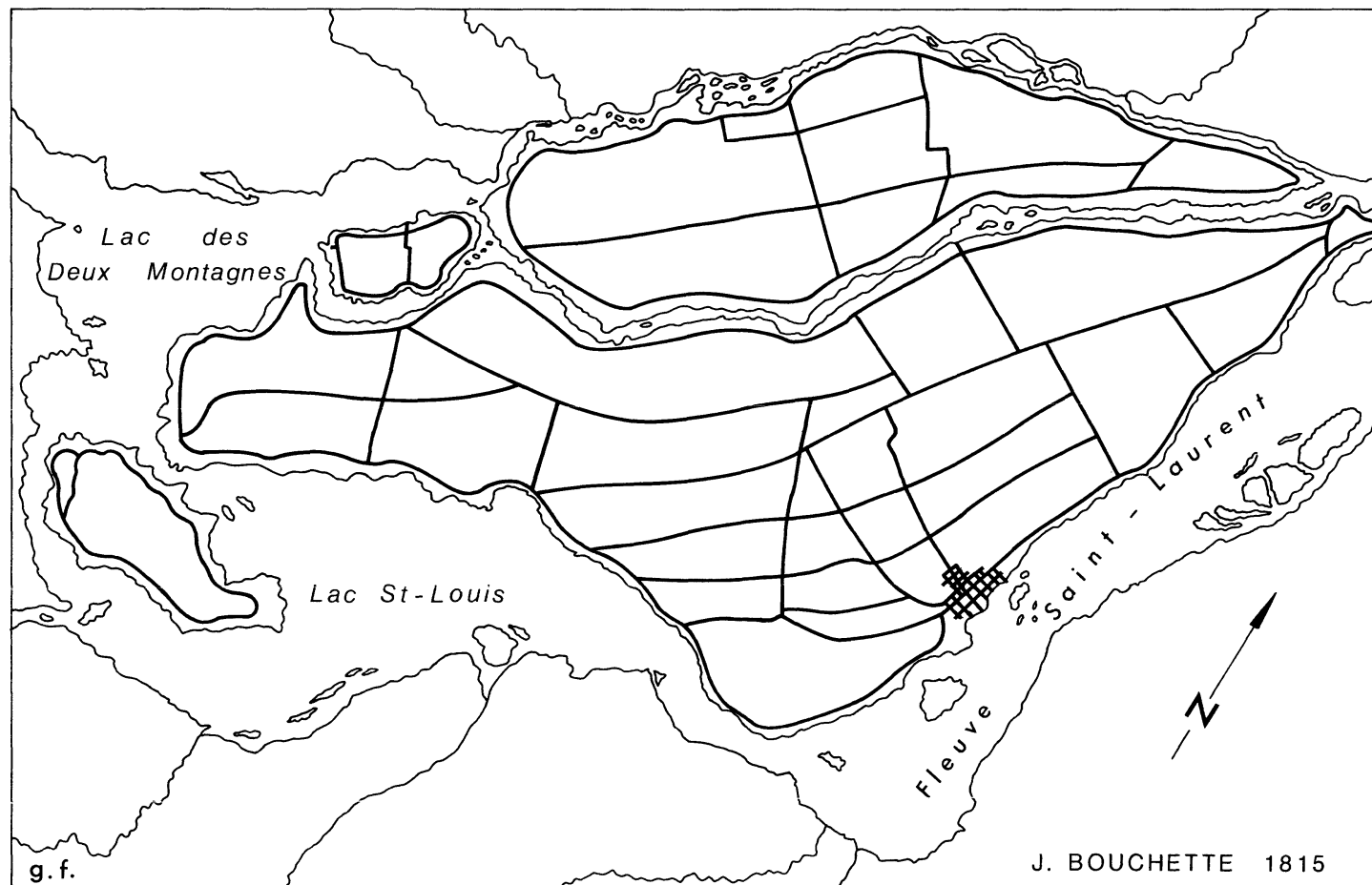


Figure 4 – Le système des côtes dans l'Île de Montréal en 1834, d'après André Jobin.

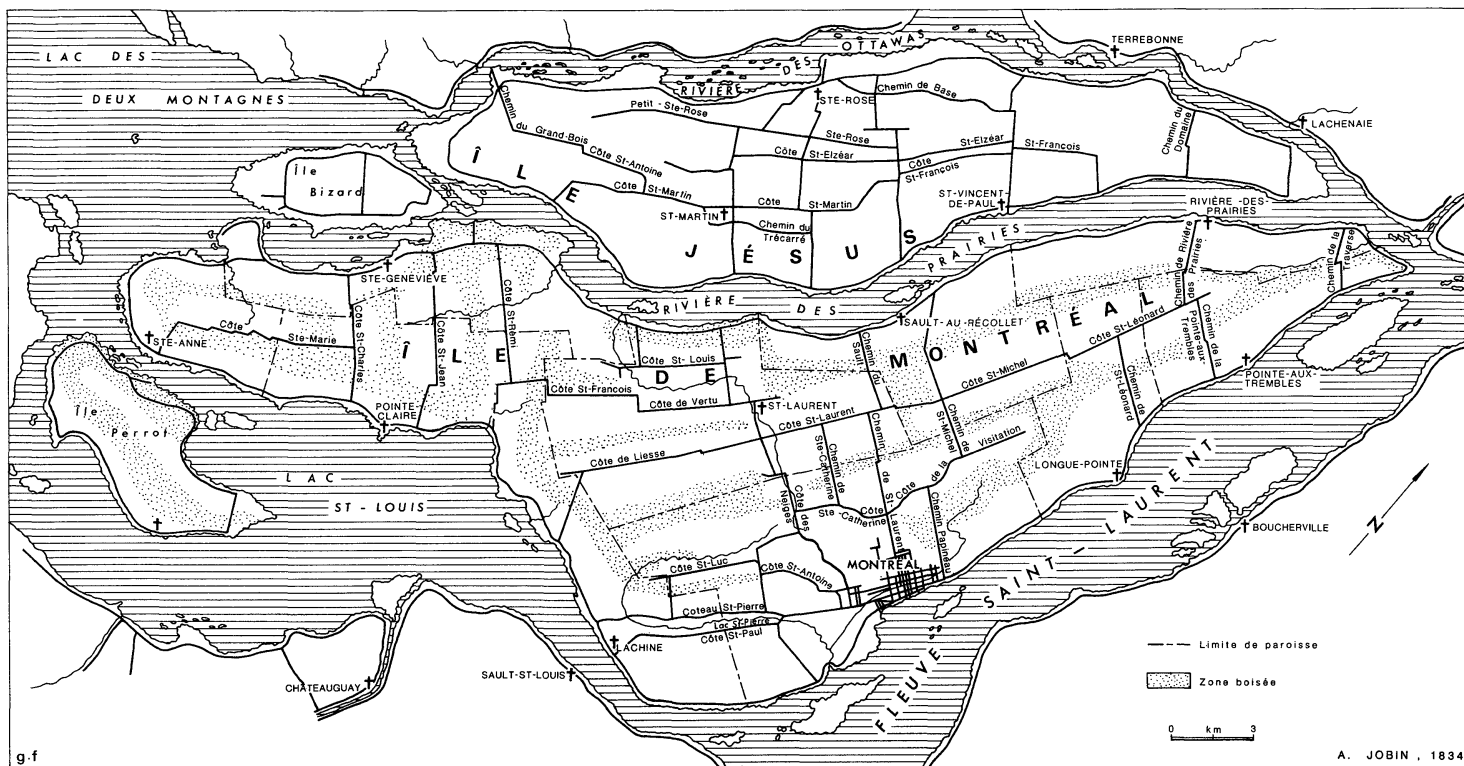


Tableau 2

Répartition de la population de l'île de Montréal en 1825

	Familles	Personnes
1. <i>Population urbaine :</i>		
Montréal	888	5 316
Faubourgs	3 564	17 068
	<u>4 452</u>	<u>22 384</u>
2. <i>Population rurale par paroisse :</i>		
2.1 <i>Pointe-aux-Trembles (Enfant-Jésus) - 1674</i>		
Côte de Pointe-aux-Trembles	85	633
Côte Saint-Léonard (partie)	30	186
Village	31	185
	<u>146</u>	<u>1 004</u>
2.2 <i>Rivière-des-Prairies (Saint-Joseph) - 1687</i>		
Côte de Rivière-des-Prairies	114	666
Village	8	35
	<u>122</u>	<u>701</u>
2.3 <i>Longue-Pointe (Saint-François-d'Assise) - 1722</i>		
Côte de Longue-Pointe	69	455
Côte Saint-Léonard (partie)	55	335
	<u>124</u>	<u>790</u>
2.4 <i>Sault-au-Récollet (La Visitation) - 1736</i>		
Côte du Sault	87	482
Côte Saint-Michel	118	666
Côte de la Misère	48	252
Île du Moulin	10	47
Village	28	139
	<u>291</u>	<u>1 586</u>
2.5 <i>Saint-Laurent - 1720</i>		
Côte Saint-Laurent	73	451
Côte de la Trinité ou		
Côte Pouille	14	108
Côte Saint-François-de-Sales	43	243
Côte Notre-Dame-des-Vertus	54	405
Côte Notre-Dame-de-Liesse (partie)	63	394
Côte du Bois-Franc	52	345
Village	62	328
	<u>361</u>	<u>2 274</u>
2.6 <i>Sainte-Geneviève - 1741</i>		
Côte Sainte-Geneviève	88	521
Côte de Saraguay	49	263
Côte Saint-Rémi (partie)	42	289
Côte Saint-Jean (partie)	21	156
Côte Saint-Charles (partie)	2	12
Village	31	164
	<u>233</u>	<u>1 405</u>

Tableau 2 (suite)

Répartition de la population de l'île de Montréal en 1825

2.7 Sainte-Anne – 1703		
Côte Sainte-Anne	61	401
Côte Sainte-Marie (partie)	<u>22</u>	<u>170</u>
	<u>83</u>	<u>571</u>
2.8 Pointe-Claire (Saint-Joachim) – 1713		
Côte de Pointe-Claire	68	435
Côte Sainte-Marie (partie)	7	42
Côte Saint-Charles (partie)	25	143
Côte Saint-Jean (partie)	27	182
Côte Saint-Rémi (partie)	36	239
Village	<u>60</u>	<u>334</u>
	<u>223</u>	<u>1 374</u>
2.9 La Chine (Saints-Anges) – 1676		
Côte de La Chine (y compris le village)	201	1 228
Côte Saint-Paul	19	121
Côte Notre-Dame-de-Liesse (partie)	<u>10</u>	<u>57</u>
	<u>230</u>	<u>1 406</u>
2.10 Montréal (Sainte-Marie : campagne) – 1642		
9 côtes	503	3 028
2 villages	<u>107</u>	<u>578</u>
	<u>610</u>	<u>3 606</u>
TOTAL	2 443	14 718

Données tirées de C. Perrault (1977) *Montréal en 1825*. Dénombrement du Comté de Montréal fait par Jacques Viger et Louis Guy en 1825.

La multiplication des côtes au XVIII^e siècle s'effectue dans un autre climat sans pour autant en altérer la cohésion sociale. La côte est plus grande, plus peuplée, mais conserve toujours les mêmes traits. Une fois entrée dans un cadre paroissial, elle garde sa personnalité.

Modèle de la première organisation spatiale de l'île, la côte se retrouve dans le cadastre actuel de ses 28 municipalités, dans la grille de leurs rues, sauf exception, et dans le réseau des grandes routes insulaires. La toponymie a heureusement assuré le souvenir de quelques côtes.

NOTES

¹ En 1658 et 1659, on construit une habitation fortifiée dans chacun de ces domaines, aux deux frontières de Ville-Marie : LANCTÔT, G. (1966), p. 125.

² Aveu et dénombrement de Messire Louis Normand... pour la seigneurie de l'île de Montréal (1731). *Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec 1941-1942*. Québec, p. 3-163.

³ Ce document se trouve aux archives du séminaire de Saint-Sulpice de Montréal.

⁴ Ce document se trouve à la Bibliothèque nationale du Québec.

⁵ Une copie de cette carte se trouve aux archives de la Ville de Montréal.

BIBLIOGRAPHIE

- AVEU et dénombrement de Messire Louis Normand... pour la seigneurie de l'île de Montréal (1731). Rapport de l'archiviste de la Province de Québec 1941-1942, Québec, pp. 3-163.
- BAILLARGEON, G.-E. (1968) *La survivance du régime seigneurial à Montréal*. Montréal, Le Cercle du Livre de France, 309 pages.
- BEAUGRAND, H. et MORIN, L.-P. (1884) *Le vieux Montréal 1611-1803*. Montréal, s.é., s.p.
- BÉDARD, Charles (1819) Livre terrier de la seigneurie de l'île de Montréal. Montréal, Archives du Séminaire de Saint-Sulpice, 1 carte et 3 cahiers manuscrits.
- BLANCHARD, Raoul (1953) *L'Ouest du Canada français: Montréal et sa région*. Montréal, Librairie Beauchemin, p. 171-386.
- BOUCHETTE, Joseph (1815) *Description topographique de la province du Bas-Canada...* Londres, Faden, 664 pages.
- DOLLIER DE CASSON, François (1672) Histoire de Montréal. *Mémoires de la Société historique de Montréal*, 4^e livraison, 1868, 295 pages.
- FAILLON, Étienne-Michel (1865) *Histoire de la colonisation française en Canada*. Villemarie, Bibliothèque paroissiale, 3 tomes.
- GIROUARD, Désiré (1892) *Les anciennes côtes du lac Saint-Louis*. Montréal, Poirier et Bessette, 71 pages.
- HARRIS, Richard C. (1966) *The Seigneurial System in Early Canada: A Geographical Study*. Madison, University of Wisconsin Press, 247 pages.
- LA HONTAN, Baron de (1704) *Voyages dans l'Amérique Septentrionale*. La Haye, L'honore, Tome 1, p. 9.
- LANCTÔT, Gustave (1966) *Montréal sous Maisonneuve 1642-1665*. Montréal, Beauchemin, 333 pages.
- MARSAN, Jean-Claude (1974) *Montréal en évolution: historique du développement de l'architecture et de l'environnement montréalais*. Montréal, Fides, 423 p.
- MASSICOTTE, Edmond-Z. (1914) Les premières concessions de terre à Montréal sous Maisonneuve, 1648-1665. *Mémoires de la Société Royale du Canada*, 1, pp. 215-229 et *Bulletin des Recherches historiques*, 34, 1928, pp. 395-405 et 458-468.
- _____ (1939) Notre-Dame-des-Neiges. *Les Cahiers des Dix*, 4, pp. 141-167.
- OTTMANN-CLISH, Liane (1977) Le quartier de Côte-des-Neiges: son histoire par les cartes. *Habitat*, 20(1): 25-31.
- PERRAULT, Claude (1969) *Montréal en 1781*. Montréal, Payette Radio, 495 pages.
- _____ (1977) *Montréal en 1825*. Montréal, Groupe d'études Gen-Histo, 535 pages.
- RUMILLY, Robert (1970) *Histoire de Montréal*. Montréal, Fides, tome 1, pp. 27-28.
- TANGHE, Raymond (1936) *Montréal*. Montréal, Éd. Albert-Lévesques, p. 29.
- TRUDEL, Marcel (1968) *Atlas de la Nouvelle-France*. Québec, Presses de l'université Laval, pp. 172-173.
- _____ (1973) *Le terrier du Saint-Laurent en 1663*. Ottawa, Éd. de l'Université d'Ottawa, 618 pages.
- _____ (1976) *Montréal, la formation d'une société 1642-1663*. Montréal, Fides, 328 pages.

CARTOGRAPHIE

Conception et réalisation: Guy FRUMIGNAC, département de géographie, Université de Montréal.

Photographie: Serge DUCHESNEAU